les aînés: les oubliés de la circulation

Diagnostic sécurité aînés Quartier de Saint-Jean - Ville de Genève



DÉCEMBRE 2006







Auteurs du document:

Enquête, analyse et photos : Naïma Mameri Khiat, avec l'appui des conseillers en

action communautaire de l'UAC Saint-Jean Propositions/recommandations: Naïma Mameri Khiat et Alain Rouiller

Mise en page: Carlos Mancini

Crédits photographiques : Naïma Mameri Khiat, Alain Rouiller et Sandrine Gilliéron

(UAC Saint-Jean) Décembre 2006

Partenaires du projet

"Les aînés : les oubliés de la circulation"

Un projet de l'ATE

Avec le soutien financier de

- Fonds de sécurité routière (FSR)
- Service de la mobilité de la ville de Genève (SMO)

Le projet bénéficie également de l'appui de :

- ♦ Service social de la ville de Genève
- ◆ Pro Senectute
- Rue de L'Avenir









Table des matières

1.	Pa	rter	naires du projet	3
Pre	miè	ère	Partie	
1.	Ва	ıse (du diagnostic sécurité	1
	A.	La	démarche	1
	В.	Et	udes et données statistiques relatives à la personne âgée	1
		1.	Epidémiologie des accidents des personnes âgées1	1
		2.	Un facteur prédisposant particulier	2
		3.	Les limites de la mobilité avec l'âge	3
		4.	Altérations inévitables dues à l'âge	4
		5.	Les plus vulnérables dans la circulation	5
		6.	Risque d'être tué à différentes vitesses	6
		7.	Les aînés et les transports publics	7
	C.	Pu	blic ciblé par l'étude	8
		1.	Définition du public cible	8
		2.	Acteurs particulièrement concernés	9
	D.	Οι	ıtils développés dans cette étude	10
		1.	L'aide-mémoire de l'ATE	10
		2.	La fiche par rue	10
		3.	Le dossier thématique	11
	E.	Re	ecommandations générales	11
		1.	Conseils pour les piétons âgés	11
		2.	Recommandations de l'ATE (selon l'aide-mémoire)	13
		3.	Recommandations de la CEMT	14

Deuxième partie

1.	Di	agnostic sécurité aînés pour Saint-Jean	1
	1.	Services de proximité	2
	2.	Qualité des transports publics	3
	3.	Qualité des aménagements urbains	4
	4.	Sécurité des déplacements sur les parcours prioritaires	5
	5.	Présence d'un parc ou d'un espace de rencontre	6
Troi	siè	eme partie	
1.		rcours et lieux préférentiels des aînés dans le quartier de iint-Jean	7
2.	Pl	ans du quartier de Saint-Jean	8
3.	Fie	ches par rues	12
	1.	Avenue d'Aïre	12
	2.	Avenue De-Warens / rue d'Ermenonville	16
	3.	Avenue des Tilleuls / rue des pénates	19
	4.	Rue Charles Giron	22
	5.	Rue des Confessions	25
	6.	Rue du Contrat social	28
	7.	Couverture des voies CFF	31
	8.	Rue De-Gallatin	35
	9.	Rue De-Miléant	38
	10.	Avenue du Devin du Village	41
	11.	Rue du Beulet	45
	12.	Rue de Saint-Jean - est	48
	13.	Rue de Saint-Jean - ouest	49
	14.	Raccourci vers la poste des charmilles	53

Quatrième partie

1.	Do	ssiers Thématiques	56
	1.	Arrêts de Bus	56
	2.	Bancs	59
	3.	Chantiers	64
	4.	Espaces de rencontre	68
	5.	Terrasses et étalages des magasins	72
	6	Annexe Aide-mémoire de l'ATF	

Première Partie

1. Base du diagnostic sécurité

A. La démarche

Suite à une journée scientifique organisée en 1999 à Fribourg par Rue de l'avenir et Pro Senectute à l'enseigne de Vieillir et se déplacer, les partenaires ont souhaité empoigner concrètement le problème de la sécurité des personnes âgées sur la voie publique, dans la perspective d'une campagne de prévention à mener en Romandie sous le titre Les aînés oubliés de la circulation.

En 2001, l'ATE et Pro Senectute ont confié à Naïma Mameri Khiat, architecte et urbaniste, le soin d'étudier de près la situation dans trois quartiers genevois particulièrement sensibles : Cluse Roseraie, Jonction, Cité Vieusseux (Servette) et de formuler des propositions en matière d'aménagements urbains et des mesures de prévention dans différents domaines. Le mandat comprenait la mise au point d'une grille d'évaluation, qui est devenu la base de "l'aide-mémoire".

Le Fonds de la sécurité routière (FSR) a apporté son soutien financier à ce projet, suivi par la Direction générale de la Santé du canton de Genève.

Fragiles et sans voix Comme le constate l'auteure de l'étude, qui bénéficie d'une expérience de ce milieu, « les personnes âgées à mobilité réduite constituent une population fragilisée, manquant de porte-parole, dont les besoins en matière d'aménagements urbains et de sécurité des déplacements étaient importants, mais mal identifiés et peu connus des services concernés ».

Le Service de la mobilité (SMO) de la ville de Genève a demandé à l'ATE de développer le diagnostic sécurité aînés. Cinq quartiers de la ville de Genève, dans lesquels des projets de zone 30 sont prévus ou en cours, ont été choisis: Jonction, St Jean, Pâquis, Grottes et Eaux-Vives.

La démarche consiste à établir, avec l'aide de relais - ici les UAC (Unité d'action sociale) - un diagnostic des problèmes relevés par les aînés dans les quartiers.

Le constat étant établi, des mesures d'aménagement et/ou des conseils sont proposées pour améliorer la mobilité des personnes âgées à mobilité réduite.

B. Etudes et données statistiques relatives à la personne âgée

1. Epidémiologie des accidents des personnes âgées1

En Suisse, chaque année, près de 80'000 personnes de plus de 65 ans subissent un accident dans le cadre de la circulation routière, du sport ou des activités ménagères. Les facteurs de risques entraînant des blessures graves sont, dans la circulation routière, la conduite de deux-roues à moteur, dans le ménage, le grand âge. Le risque d'accident mortel est toutefois le plus élevé dans la circulation routière.







2. Un facteur prédisposant particulier

Il a été relevé que, dans la circulation routière. les aînés qui souffrent de problèmes d'audition encourent un risque deux fois plus élevé d'être grièvement blessés dans un accident.. De plus, la gravité des accidents de la route dépend du genre d'usagers: comparés aux cyclistes accidentés, qui ont le risque le plus bas de subir des blessures graves, les conducteurs de deux-roues motorisés courent –comme pour les actifs - le risque le plus élevé, suivis par les conducteurs de voitures et les piétons.

Le risque de décéder des suites d'un accident double tous les 10 ans environ; il est plus de 6 fois plus élevé chez les 90 ans et plus que chez les 65 à 69 ans.

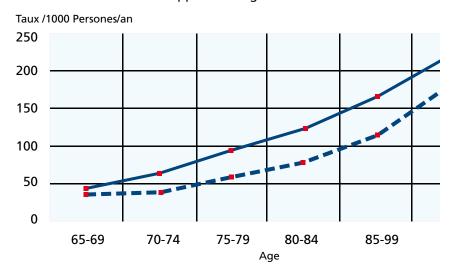
Les hommes courent un risque d'accident mortel près de trois fois plus élevé que les femmes.

Autres facteurs prédisposants importants: sont l'hypertension, les troubles de la mémoire et les sédatifs.

Les principaux facteurs ayant joué un rôle dans l'accident sont l'épuisement , la fatigue, les troubles cardio-vasculaires, de la vascularisation cérébrale et une vue déficiente.

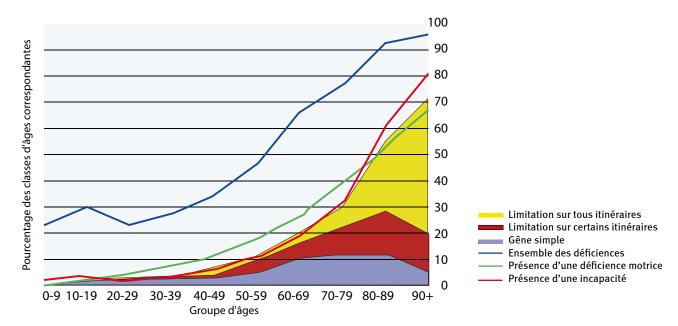
Le risque d'accident mortel est, dans la circulation routière, près de 9 fois plus grand et dans le domaine du ménage, du jardin et des loisirs près de 4 fois plus grand que dans le sport.

Total des accidents: taux rapportés à lâge et au sexe



Données du BPA (Bureau de prévention des accidents)

3. Les limites de la mobilité avec l'âge



Enquête HID - Déficiences et limites de mobilité avec l'âge

Quelques chiffres 1

29% des aînés ne sont pas déplacé la veille

2,6 déplacements par jour en moyenne, mais fortes variations selon le sexe, le nombre de voitures disponibles, le niveau de revenu,

45 % de déplacements pour les achats.

Constat

Les limites de la mobilité augmentant avec l'âge, il est important de faciliter – et si possible sécuriser – les déplacements des aînés fragilisés

¹ CERTU (Le centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques) Lyon

4. Altérations inévitables dues à l'âge 1

Le corps humain change au fur et à mesure qu'il vieillit. A partir d'un certain moment, ces changements peuvent avoir une influence défavorable sur le comportement dans la circulation et donc sur la sécurité.

La vue:

les yeux perçoivent 80 à 90 pour cent des informations nécessaires à la sécurité dans la circulation routière. Les modifications dues à l'âge rendent l'orientation optique plus difficile.

Pour bien voir dans l'obscurité, un automobiliste de 60 ans a besoin de 8 fois plus de lumière qu'un jeune de 20 ans.

La sensibilité à l'éblouissement augmente.

Les mouvements dans la zone périphérique du champ visuel sont moins bien perçus.

L'ouïe:

Quelque 30 pour cent des personnes de plus de 65 ans entendent mal.

Une personne malentendante devrait être d'autant plus attentive à ce qui se passe autour d'elle.

Un appareil de correction auditive peut être très utile.

La souplesse

L'arthrose, les rhumatismes ou les troubles circulatoires - surtout dans les mains et les pieds - rendent la conduite d'un véhicule plus difficile.

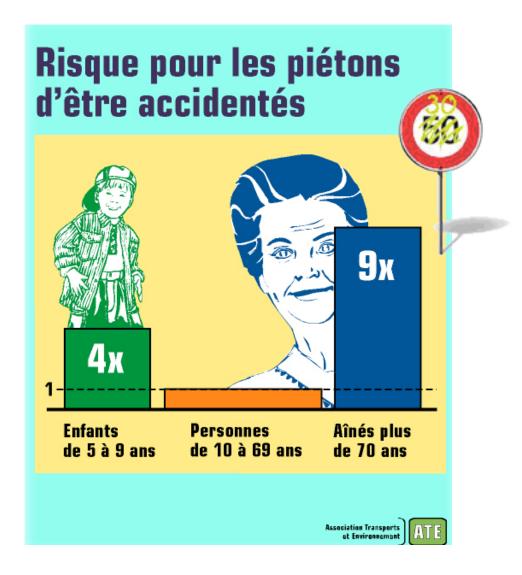
En cas de raideur de la nuque, tourner la tête peut être douloureux, et les personnes âgées s'en abstiennent souvent, ignorant de ce fait ce que font les autres usagers.

Faculté de réaction

Avec l'âge, le temps de réaction jusqu'à l'ébauche du mouvement et le temps nécessaire pour effectuer le mouvement augmentent.

Si le temps de décision est limité en cas de stress par exemple, il y a un risque accru de faire une fausse évaluation de la circulation.

5. Les plus vulnérables dans la circulation



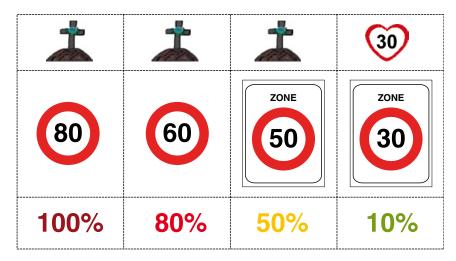
Constat

Les piétons de plus de 70 ans, victimes d'accidents, sont 9 fois plus nombreux que ceux de 10 à 69 ans.

Les mesures de modération de la circulation et les aménagements seront imaginés et réalisés en

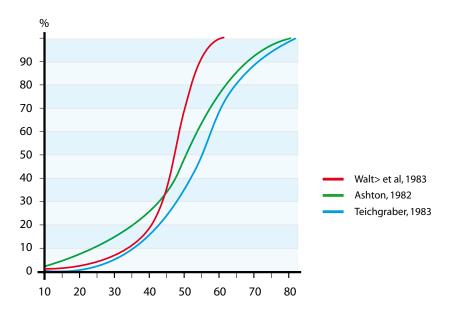
fonction des plus vulnérables dans la circulation : les enfants et les personnes très âgées.

6. Risque d'être tué à différentes vitesses



Pour les personnes très âgées ce risque est encore plus grand

Les études concordent, à partir de 50 km/h, le risque pour un piéton d'être tué dans un choc avec un véhicule est de 80 à 100%.



Relevons que le risque le plus faible : 10% est à 30 km/h.

Constat:

Il est très important que la vitesse générale dans les lieux d'habitation – et si possible sur le parcours des personnes âgées – soit réduite à 30 km/h maximum. En effet, à plus de 30 km/h le risque d'être tuée pour une personne âgée grimpe rapidement à 100%

7. Les aînés et les transports publics

Résultats d'enquêtes conduites en Angleterre et en Norvège sur les difficultés rencontrées par les aînés liées aux transports publics.

Les aînés et les transports publics

- Distance de marche jusqu'au point d'arrêt de bus, de tram, à la gare
- Equipement inapproprié (ou absent pour attendre
- Manque d'information
- Monter/descendre du véhicule
- Perte d'équilibre dans le véhicule
- Sentiment d'insécurité



Abri-bus standard de la Ville de Genève

Constat

Dans la cadre de ce diagnostic sécurité aîné, il s'agira d'intervenir en priorité sur les trois premiers points relevés par le CERTU.

C. Public ciblé par l'étude

1. Définition du public cible

Par «personnes âgées fragilisées» ou «personnes âgées à mobilité réduite», on entend les personnes âgées qui ont de la peine à marcher mais qui se déplacent quand même par nécessité pour aller faire les commissions ou pour effectuer des promenades, qui désirent encore sortir, participer à la vie sociale et profiter de la ville tout en ayant des difficultés et des handicaps physiques liés à leur état de santé. Elles résident dans des logements indépendants dans des immeubles locatifs ou dans des immeubles avec un encadrement social léger.

Pour définir les **«personnes âgées à mobilité réduite»** nous nous sommes référés aux recherches du centre interfacultaire de gérontologie (CIG) ¹, menées par le professeur Christian La-live d'Epinay qui définissent les quatre étapes de la seconde moitié du parcours de vie et leurs principaux enjeux.

L'étape III, **«période de la fragilisation**» est l'étape de transition qui cible les personnes âgées qui ne sont ni les jeunes retraités qui ont la santé et le temps pour profiter pleinement de leur temps libre, ni les personnes très âgées ou très malade dépendantes et alitées dans des établissements médicosociaux (EMS).

Etape I : L'approche de la retraite

Etape II : La retraite indépendant

Etape III: La fragilisation

Etape IV : La vie dépendante

L'étape III, «période de la fragilisation» est l'étape de transition qui cible les personnes âgées qui ne sont ni les jeunes retraités qui ont la santé et le temps pour profiter pleinement de leur temps libre, ni les personnes très âgées ou très malade dépendantes et alitées dans des établissements médico-sociaux (EMS).



¹ Le CIG dépend du Rectorat de l'Université de Genève, il est abrité par le Département universitaire de gériatrie et le professeur Lalive d'Epinay (Sciences économiques et sociales) fait partie de son comité directeur.

2. Acteurs particulièrement concernés

Les personnes âgées

Notamment les personnes âgées indépendantes et encore en bonne santé qui doivent être sensibilisées et préparées aux futurs problèmes de déplacements et rendues plus attentives à la sécurité routière. Les personnes âgées fragilisées ont plus de difficultés à changer leurs habitudes, en particulier les dames âgées qui n'ont jamais conduit et qui sont le plus confrontées aux accidents de la route.

Les usagers de la voie publique

Constitués des automobilistes, cyclistes, rollers, piétons, ... et qui doivent, eux aussi, être sensibilisés aux difficultés physiques et psychiques des personnes âgées : faiblesse de la vue, de l'ouïe, lenteur, déséquilibre, peur, douleur. Les autorités administratives et politiques qui possèdent le pouvoir décisionnel et la capacité de faire du problème des aînés une priorité dans leur programme d'intervention.

Les relais

les professionnels et le réseau informel Le réseau informel constitué des familles, des bénévoles, des aides est l'interprète de la personne âgée, il utilise le questionnaire proposé afin de récolter les informations et les transmettre aux services concernés.

Les professionnels

Notamment les services d'aménagements urbains pour planifier et réaliser des aménagements conformes aux besoins des personnes à mobilité réduite ainsi que les services sociaux, les autos écoles, les organismes de circulation routière et de transport, les transports publics, ...afin qu'ils se coordonnent dans le processus d'identification et de résolution des problèmes de la personne à mobilité réduite.



D. Outils développés dans cette étude

1. L'aide-mémoire de l'ATE

L'aide-mémoire permet d'évaluer les besoins des aînés en matière d'aménagements et commodités pour se déplacer en toute sécurité dans le quartier. Il traduit la synthèse des accompagnements et des entretiens avec les aînés.

Les personnes relais vont accompagner les personnes âgées avec ce questionnaire afin de récolter les informations recherchées. L'objectif étant de cibler les lieux qui nécessitent des interventions des services concernés et de déterminer leur niveau de gravité et d'urgence.

Le questionnaire

Questionnaire type utilisé par les personnes relais (dans ce cas ce sont les conseillers en actions communautaires de l'UAC Saint-Jean) avec les groupes d'aînés et des personnes à mobilité réduite lors des accompagnements à l'extérieur de leur domicile. Ce questionnaires est constitué des cinq rubriques suivantes:

Les rubriques

Les services de proximité identifient les commerces et les services indispensables aux personnes âgées dans un rayon de 300 mètres de la résidence (centre d'achat, pharmacie, etc.).

Les transports publics rassemblent les aspects liés à la qualité de la desserte : bus ou tram, arrêts dans un rayon de 200 mètres de la résidence, confort des arrêts, fréquence des bus.

Les aménagements urbains rassemblent les aspects qui influencent les déplacements des personnes âgées avec l'introduction de normes et de distances pour plus de sécurité et de con-fort dans le parcours : largeur de trottoir, revêtement de sol, pente, bancs, abaissement de trottoirs.

La sécurité routière rassemble les aspects qui interviennent dans les traversées de route, notamment la présence des passages pour piétons et des feux de signalisation, la distance qui les séparent de la résidence, leur fréquence, la largeur de la route, la vitesse de circulation des voitures, la priorité, la présence de zones 30, ...

Le parc ou espace de rencontre rassemble les aspects liés à la présence d'un espace de rencontre sans circulation, à sa qualité et à sa localisation dans un rayon de 300 mètres de la résidence : place, parc de quartier, parc de la résidence, bancs, orientation, confort, calme.

2. La fiche par rue

C'est une fiche qui permet de rassembler l'ensemble des problèmes relevés dans chaque rue du quartier étudié. Elle est articulée de sorte à zoomer, dans un premier temps, sur les problèmes ou « points noirs » d'une rue et de proposer, par la suite, des solutions et des recommandations ponctuelles.



Cette fiche détaillée, qui synthétise les aménagements inadaptés aux personnes à mobilité réduite, est destinée aux services de la Ville dans la perspective des travaux d'aménagements du quartier en zone 30km/h.

3. Le dossier thématique

Ce dossier à pour intérêt de rassembler et de mettre l'accent sur les principaux problèmes d'aménagements identifiés dans le quartier et de faire des propositions sur la base d'expériences et de solutions réalisées dans d'autres villes.

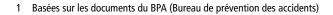
Dans ce cas, les dossiers sont au nombre de cinq et ils traitent des thématiques suivantes:

- Les terrasses et les étalages des magasins
- Les bancs publics
- Les arrêts de bus
- Les chantiers
- Les espaces de rencontre

E. Recommandations générales

Conseils pour les piétons âgés 1

- En marchant sur le trottoir, se tenir le plus éloigné possible de la chaussée.
- Observer les autres usagers, surtout avant et pendant la traversée de la route.
- Toujours marquer un arrêt au bord du trottoir et s'assurer par un coup d'oeil à gauche et à droite que l'on peut traverser la route sans danger.
- Pour traverser la route, choisir non pas le trajet le plus court, mais le plus sûr. Emprunter les passages pour piétons, les passerelles et les passages souterrains, même lorsqu'ils se trouvent à 50 mètres de distance.
- Traverser toujours une chaussée à angle droit.
- Ne pas s'arrêter sur le passage-piétons et ne pas revenir sur ses pas, même si le feu passe à l'orange ou au rouge.
- Ne jamais déboucher à l'improviste entre des voitures parquées sur la route. En dehors des passages pour piétons, les voitures ont la priorité sur les piétons qui traversent la route.
- Lorsqu'un véhicule s'arrête pour laisser passer quelqu'un, prendre garde aux voitures qui pourraient le dépasser et à la circulation en sens inverse.
- Lorsque le signal lumineux est vert, prendre garde aux véhicules qui obliquent.









- Ne jamais traverser la chaussée au feu rouge, même au risque de manquer le bus.
- En cas d'hésitation, se joindre à un groupe de piétons ou demander de l'aide.
- Même si l'on est pressé, ne jamais traverser la chaussée sans s'être assuré qu'aucun véhicule ne s'approche.
- Ne jamais traverser devant ou derrière un tram ou un bus à l'arrêt, car ils peuvent masquer d'autres usagers.
- Sur les routes sans trottoir, marcher à gauche, face au danger.
- Porter si possible des vêtements clairs ou mieux encore des accessoires réfléchissants. Les flash-semelles, pendentifs et brassards s'achètent dans les pharmacies et les drogueries.

2. Recommandations de l'ATE (selon l'aide-mémoire)

ou moyen terme?

professionnels, les membres du réseau informel, ...

1. Les services de proximité ne sont pas disponibles dans un rayon de 200 m du lieu d'habitation

- Dire à la personne âgée
 - de se faire aider et de prendre si possible les transports publics pour atteindre les
 - · de demander de l'aide ou de prendre, si disponible, le bus hors des heures de
- Prévoir et maintenir les services de proximité dans les lieux à forte concentration en personnes agées.
- Prévoir l'aide des services sociaux (aides à domicile) pour faire les commissions et assurer l'accompagnement des aînés.
- ▶ Relayer l'information auprès des services concernés grâce aux observations et aux résultats des questionnaires utilisés.

2. La qualité des transports publics n'est pas suffisante

- Dire à la personne âgée
 - de se mettre à l'avant du bus/tram pour être vu par le chauffeur pour monter et descendre plus facilement,
 - d'éviter les heures de pointe,
 - · d'utiliser les moyens auxiliaires: canne, rollator, appareil auditif.
- Signaler les problèmes aux autorités compétentes.
- ▶ Sensibiliser les chauffeurs des transports publics aux problèmes des aînés et des personnes handicapées (lenteur, déséquilibre, faiblesse de l'ouïe et de la
- Prévoir des transports publics adaptés aux personnes fragilisées: pas de marches, rampe d'accès, porte large, bouton de commande accessible, temps d'ouverture des portes assez long.
- Prévoir des arrêts de transport à proximité des lieux d'habitations des aînés (à env. 200 m).

3. La qualité des aménagements urbains en direction des commerces, des arrêts des TP et du parc n'est pas suffisante

- Signaler aux autorités compétentes les lieux qui posent problème.
- ▶ Veiller à entretenir la qualité des aménagements sur les tronçons prioritaires.
- ▶ Améliorer les aménagements urbains pour assurer des cheminements continus :
 - largeur de passage suffisante sur les trottoirs (>1.50 m),
 - bancs tous les 150 m, revêtements de sol non glissant, éviter les pentes et les dénivelés.
 - abaissements de trottoirs,
 - arrêt de bus sur trottoirs >2.50 m,
 - interdire les obstacles sur les trottoirs (terrasse café, voiture, vélo, ...) si le passage est <1.50 m.
- Ne pas planifier de résidence pour personnes âgées en l'absence d'aménage-

4. La sécurité des déplacements n'est pas assurée

- Suggérer de faire des détours pour éviter les rues dangereuses.
- ► Signaler les tronçons de rue dangereux.
- Dire aux personnes âgées de toujours traverser sur les passages piétons et de respecter les feux de signalisation.
- ▶ Veiller à maintenir la qualité et la sécurité des déplacements sur les tronçons prioritaires.
- Adapter les tronçons de rue dangereux aux besoins des aînés pour leurs assurer des cheminements continus.
- Améliorer la sécurité des déplacements par les services concernés :
 - · feux de signalisation lents, tactiles et sonores,
 - vitesse de circulation limitée.
 - · nuisances sonores interdites,
 - panneaux indiquant la présence des résidences pour personnes âgées,
- des refuges sur les traversées piétonnes >6 m.

5. Le parc (ou l'espace de rencontre) ne se trouve pas dans un rayon de 300 m du lieu d'habitation

- Signaler ce qui manque dans le parc.
- Faire savoir l'importance d'un parc pour établir des liens sociaux et pour participer à la vie du quartier.
- ► Entretenir et animer ce lieu pour favoriser les liens sociaux.
- Aménager des espaces sans circulation (ou zone de rencontre à 20 km/h) avec des places pour s'asseoir à l'ombre, à l'abri des vents, des intempéries et du bruit.
- ▶ Veiller à la nature du sol (non accidenté, sans joints larges ni graviers, pas de pente).
- Favoriser et aménager des parcs et des espaces intergénérationnels dans les lieux à forte concentration en personnes âgées.

3. Recommandations de la CEMT¹

(Conférence européenne des ministres des transports)

- Tout choix politique en matière de transport et d'aménagement du territoire devrait inclure de manière systématique une évaluation de son impact potentiel sur l'accessibilité et la sécurité, spécialement pour les personnes âgées (audits de sécurité et d'accessibilité).
- 2. La "chaîne de déplacement", dans son intégralité, doit être améliorée. Des faiblesses sur un des maillons peuvent rendre l'ensemble de la chaîne inefficace.
- 3. Les éléments des recommandations adoptées par la CEMT en 1997 et 1998 sur la sécurité des piétons et des cyclistes, en ce qu'elles concernent les personnes âgées, devraient être mis en oeuvre, si cela n'a pas déjà été fait.
- 4. En outre, des lignes directrices et des recommandations liées à l'accessibilité et la sécurité du système de transport et de ses composants devraient être établies et mises en oeuvre au niveau national, en particulier sur :
 - L'aménagement du territoire, pour fournir un cadre de vie de proximité, moins dépendant de la voiture ;
 - Les infrastructures, y compris la fonction et la conception du système routier, avec une attention spécifique aux signaux, à l'éclairage, aux intersections et aux mesures prises en faveur des piétons;
 - Les transports publics, y compris les changements de modes, l'information et la sécurité individuelle;
 - Les aspects économiques, y compris la fourniture de services ayant un bon rapport coût-efficacité;
 - Une évaluation effective de la capacité des conducteurs et des programmes de formation, non seulement liés à l'âge mais aussi à la fonctionnalité, dans un objectif de sécurité routière.

(...)



Deuxième partie

1. Diagnostic sécurité aînés pour Saint-Jean

Ce diagnostic a été réalisé avec l'aide des conseillers en action communautaire de l'UAC Saint-Jean qui ont collaborés à cette étude en organisant des rencontres avec les aînés du quartier. A partir de là, 35 questionnaires (aides mémoires) ont été remplis :

Avec des groupes aînés qui fréquentent les repas organisés à :

- La maison de quartier de Saint-Jean
- L'espace quartier ainé-e-s au Quai du Seujet 32.

Et avec des aînés habitant ou fréquentant le quartier à travers des accompagnements effectués dans le secteur étudié.

Au terme de cette étude de terrain, les résultats des questionnaires sont analysés et la synthèse de l'étude consiste à identifier, à travers ces questionnaires, la totalité des problèmes rencontrés par les aînés dans leurs déplacements habituels dans le quartier. Ces problèmes ou « points noirs » seront pris en compte selon leurs degrés d'importance et de gravité c'est-à-dire selon le nombre de fois qu'ils ont été signalés par les aînés questionnés.

Nous retrouvons ainsi, dans les grilles qui suivent, les résultats de la synthèse des entretiens et accompagnements effectués avec les aînés du quartier selon les 5 rubriques :

- 1. Présence de services de proximité dans un rayon de 200 m. du lieu d'habitation
- 2. Qualité des transports publics
- 3. Qualité des aménagements urbains sur les parcours prioritaires
- 4. Sécurité des déplacements sur les parcours prioritaires
- 5. Présence d'un parc ou d'un espace de rencontre

1. Services de proximité

Les services de proximité sont-ils disponibles dans un rayon de 200 m. du lieu d'habitation	Oui	Non	A adapter
Centre d'achat			
Pharmacie			
Poste			
Banque			
Restaurant			
Coiffeur			

Constat:

L'offre en services de proximité est bonne dans le quartier notamment en centres d'achats, pharmacies, restaurants et coiffeurs où l'on trouve une offre variée et multiple.

La synthèse des entretiens a néanmoins fait ressortir que la poste de la rue du Beulet a des horaires et un service restreint qui obligent donc les aînés du quartier à s'orienter vers la poste des Charmilles qu'ils trouvent trop éloignée.

Le problème se pose également avec la banque BCG qui se trouve au niveau du pont des Délices qu'ils trouvent trop éloignée surtout pour ceux qui habitent à l'autre extrémité du quartier vers l'avenue du Devin-du-Village.

Conseils aux personnes relais

Pour suppléer aux horaires et services limités de la poste de Saint-Jean et à l'éloignement de la BCG, accompagner et motiver les personnes âgées à la marche comme exercice bénéfique pour leur santé. Et dans des cas extrêmes (neige, maladie, grand froid), les aides à domiciles pourraient effectuer pour elles, dans la mesure du possible, les courses les plus urgentes.

2. Qualité des transports publics

Qualité des transports publics	Oui	Non	A adapter
Bus et / ou tram desservent le secteur.			
Les arrêts ont situés à proximité du lieu d'habitation (env. 200 à 300 m)			Plusieurs arrêts sont à adapter. <i>Cf. Dossier</i> thématique sur les arrêts de bus
Les TP sont fréquents et réguliers			Le bus 11 n'est pas assez fréquent et très souvent surchargé.
Les TP sont confortables (marches basses, bien aménagés,)			Les nouveaux bus sont confortables mais pas assez de places assises.
Le tarif des TP est correct			Oui, pour ceux qui ont leurs abonnements pris en charge par l'OCPA. Pour les autres, non.
Des places assises sont disponibles dans les TP			Pas assez de place dans le Bus 11.

Constat:

Les services des TPG sont d'un bon niveau toutefois

- le bus 11 est critiqué car il n'est pas assez fréquent, pas assez grand donc souvent surchargé et le plancher n'est pas abaissé donc difficile d'accès pour les personnes à mobilité réduite.
- Plusieurs arrêts posent problèmes (cf. Dossier thématiques sur les arrêts de bus).

De plus, quelques personnes, se plaignent.

- du coût trop élevé des TPG.
- de la trop grande rapidité de fermeture des portes.

Recommandations du Bureau-Conseil ATE aux personnes relais :

Recommander aux aînés de:

Prendre le bus en dehors des heures de pointes.

Toujours monter à l'avant, la fermeture de la porte étant commandée par le chauffeur.

Utiliser le bouton bleu. La porte étant alors fermée manuellement par le conducteur.

Suggérer, aux personnes qui se plaignent du tarif des TPG trop coûteux, de prendre des cart@bonus, qui sont 20% moins chères et de se renseigner auprès de l'OCPA si elles peuvent bénéficier d'une aide financière.

Recommandations du Bureau-Conseil ATE aux services concernés

(cf. Dossier thématique sur les arrêts de bus.)

3. Qualité des aménagements urbains

Qualité des aménagements urbains sur les parcours prioritaires	Oui	Non	A adapter
La largeur de passage des trottoirs est suffisante (+1.50 m.)			Ponctuellement (cf fiches rues)
Le revêtement du sol est adapté (non glissant, non accidenté,)			La couverture des CFF en bois. Trottoir au 32-34 Rue de Saint- Jean.
Le cheminement est sans pentes			
Les trottoirs sont abaissés			De nombreux abaissements de trottoirs sont nécessaires notam- ment sur la rue Charles Giron.
Des bancs sont disponibles (environ tous les 150m)			En général absent dans le quar- tier notamment dans les Rues Saint-Jean, de Miléant, avenue d'Aire, et avenue de Gallatin.
L'éclairage est bon			

Constat:

La qualité des aménagements urbains est moyenne

- Les trottoirs peuvent être très étroits comme c'est le cas sur la rue de Saint-Jean et quand ce n'est pas le cas, c'est les terrasses des commerces qui ne respectent pas le marquage du Domaine public et empiètent systématiquement sur le l'espace réservé aux piétons, laissant moins de 1,50 m pour le passage. (cf. dossier thématique sur les terrasses).
- Le revêtement de sol n'est pas toujours adapté. Sur la couverture des voies CFF et sur le N° 22-24 rue de Saint-Jean, il est glissant en temps de pluie ou de gel. Et à différents autres endroits (Av. d'Aïre, rue des Charmilles, rue de Saint-Jean), il est accidenté et provoque des chutes des personnes à mobilité réduite (cf. fiches détaillées de l'étude de ces différentes rues).
- A la demande des aînés, des bancs doivent installés dans le quartier notamment le long de la rue de Saint-Jean jusqu'à la rue du Vicaire-Savoyard, sur l'av. De Gallatin (en direction de Planète Charmilles), la rue De-Miléant (en direction de la poste de la rue des Charmilles), l'av. d'Aïre, ... (Cf. Dossier thématique sur les bancs.)
- De manière générale, des abaissements de trottoirs manquent et plus particulièrement sur la sur Charles Giron et l'avenue des Tilleuls.
- L'éclairage ne pose pas de problème en général car les personnes âgées questionnées sortent très rarement le soir.
- Les accès aux lieux préférentiels (Denner, Coop, ...) devront être aménagés de manière plus conviviale et plus pratique pour les aînés fragilisés (cf. dossier thématiques sur les espaces de rencontres).

Recommandations du Bureau-Conseil ATE aux services concernés

Voir les fiches détaillées par rue ainsi que les dossiers thématiques sur les bancs, les espaces de rencontres, les chantiers, les terrasses et les arrêts des arrêts de bus.

4. Sécurité des déplacements sur les parcours prioritaires

Sécurité des déplacements sur les parcours prioritaires	Oui	Non	A adapter
La rue est à une voie (dans la même direction)			
Présence de passage piétons			Ponctuellement. (cf fiches rues)
Présence de feux de signalisation			Avenue d'Aire face au centre commercial Charmilles.
Le temps d'attente des feux est normal			
Le temps de traversée est suffi- sant			Avenue d'Aire: Passage piétons Rue Charmilles/ Pont des déli- ces. Rue de Saint-Jean/Pont des Délices
La limitation de la vitesse est res- pectée			Non respectée de manière générale et plus particulièrement sur les rues de Saint-Jean, des Charmilles et du Contrat-Social et sur l'av. d'Aire

Constat:

La sécurité des déplacements est bonne en général, il reste néanmoins à adapter:

- La vitesse de circulation dans le quartier en général et sur les tronçons cités cidessus.
- Le temps de traversée sur les passages piétons cités ci-dessus. Ce constat revient régulièrement dans les différents quartiers étudiés car les aînés à mobilité réduite risquent de chuter et sont très déstabilisés à la vue du feu piéton qui passe au rouge.
- Un feux de signalisation à l'entrée du centre commercial planète Charmilles sur l'avenue d'Aïre qui est le principal accès des habitants du quartier de Saint-Jean.

Recommandations du Bureau-Conseil ATE aux services concernés

L'introduction de la zone 30 devrait résoudre certains problèmes de vitesse excessive. Toutefois, une vérification sera nécessaire sur les axes préférentiels des aînés, rue de St Jean et rue du Contrat-Social notamment.

A l'entrée du Centre commercial Planète Charmilles, un feu de signalisation serait nécessaire pour rassurer les piétons aînés et les enfants et il servirait en même temps à ralentir les voitures qui s'élancent en vitesse à la sortie des feux du rond-point des Charmilles.

5. Présence d'un parc ou d'un espace de rencontre

Présence d'un parc ou d'un espace de rencontre	Oui	Non	A adapter
Le parc De-Warens et l'espace de rencontre sur les voies CFF se trou- vent à moins de 300m			
Il y a des places pour s'asseoir			Oui, mais les bancs sont inadap- tés aux personnes âgées et sont mal situés.
Les bancs sont bien situés : à l'om- bre et à l'abri du vent et des intem- péries			La majorité des bancs sont situés dans des endroits ensoleillés et trop exposés.
Le lieu est calme (pas de bruit de la circulation automobile)			

Constat:

- Les aînés du quartier vont essentiellement, selon leur lieu d'habitation, au parc De-Warens ou sur les espaces de rencontre de la couverture des voies CFF.
- Le parc du Sentier du Promeneur-Solitaire reste difficile d'accès en raison de la forte pente. Il est surtout fréquenté par les jeunes, les mamans avec jeunes enfants et bien entendu par les personnes âgées valides.
- De très nombreux bancs ont été placés sur la couverture des voies CFF mais ils tous inadaptés aux aînés car ils sont soit trop bas, trop exposés, trop profond, sans accoudoirs, ... (Cf. Dossier des bancs)
- Le parc De-Warens est calme alors que la couverture des voies CFF est identifiée comme bruyante par certains aînés car les enfants pratiquent beaucoup de skates, de rollers..

Recommandations du Bureau-Conseil ATE aux services concernés

Voir les dossiers thématiques sur les espaces de rencontres et sur les bancs.

Troisième partie

1. Parcours et lieux préférentiels des aînés dans le quartier de Saint-Jean

Le diagnostic-sécurité aînés a permis de déterminer dans le quartier de Saint-Jean :

Des lieux préférentiels (lieux où les aînés se rendent presque quotidiennement)

- Maison de quartier de Saint-Jean sur la couverture des voies CFF pour les repas aînés
- Espace quartier du Quai du Seujet pour des repas aînés
- Poste de Saint-Jean (rue du Beulet) et poste des Charmilles (rue des Charmilles)
- Pharmacies des Tilleuls (au n°56 St-Jean), Pharmacie de Saint-Jean Plus (au n°2) et les pharmacies de Planète Charmilles et du rond-point des Charmilles.
- Parc De-Warens
- Centre commercial Planète Charmilles (Migros, pharmacie, restaurants, commerces, ...)
- Commerces de proximité de la rue du Beulet
- Denner
- Coop, Pharmacie et Kiosque à journaux du rond-point Jean-Jacques.

Des parcours préférentiels (tronçons de rues les plus utilisés par les aîné. Ils doivent être aménagés avec soin pour leurs assurer des déplacements sécurisés et confortables)

- Le rond-point Jean-Jacques
- Les rues de Saint-Jean, De-Miléant, du Beulet, des Confessions,
- Les avenues d'Aire, des Tilleuls, De-Gallatin, De Warens et du Devin du Village
- Les deux raccourcis utilisés par les piétons du quartier en direction de la rue des Charmilles et de l'avenue d'Aïre

Constat:

Des mesures devront être prises pour sécuriser et rendre plus confortable les parcours prioritaires et les abords des lieux préférentiels devront faire l'objet d'une attention particulière d'un point de vu architectural et urbanistique.

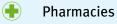
Remerciements:

Un grand merci aux personnes âgées qui ont répondu au questionnaire et aux professionnels et habitants du quartier pour avoir participer à cette étude et faciliter les conditions de travail et plus particulièrement aux collaborateurs/trices de l'UAC Saint-Jean pour leur indispensable collaboration.

2. Plans du quartier de Saint-Jean

Principaux commerces, equipements publics et arrêts de transports publics du quartier





Secteurs socio-sanitaires

♠ Parc

Centres Commerciaux

Maison Quartier

TPG Arrets

Ł

Places reservées handicapés

وغ

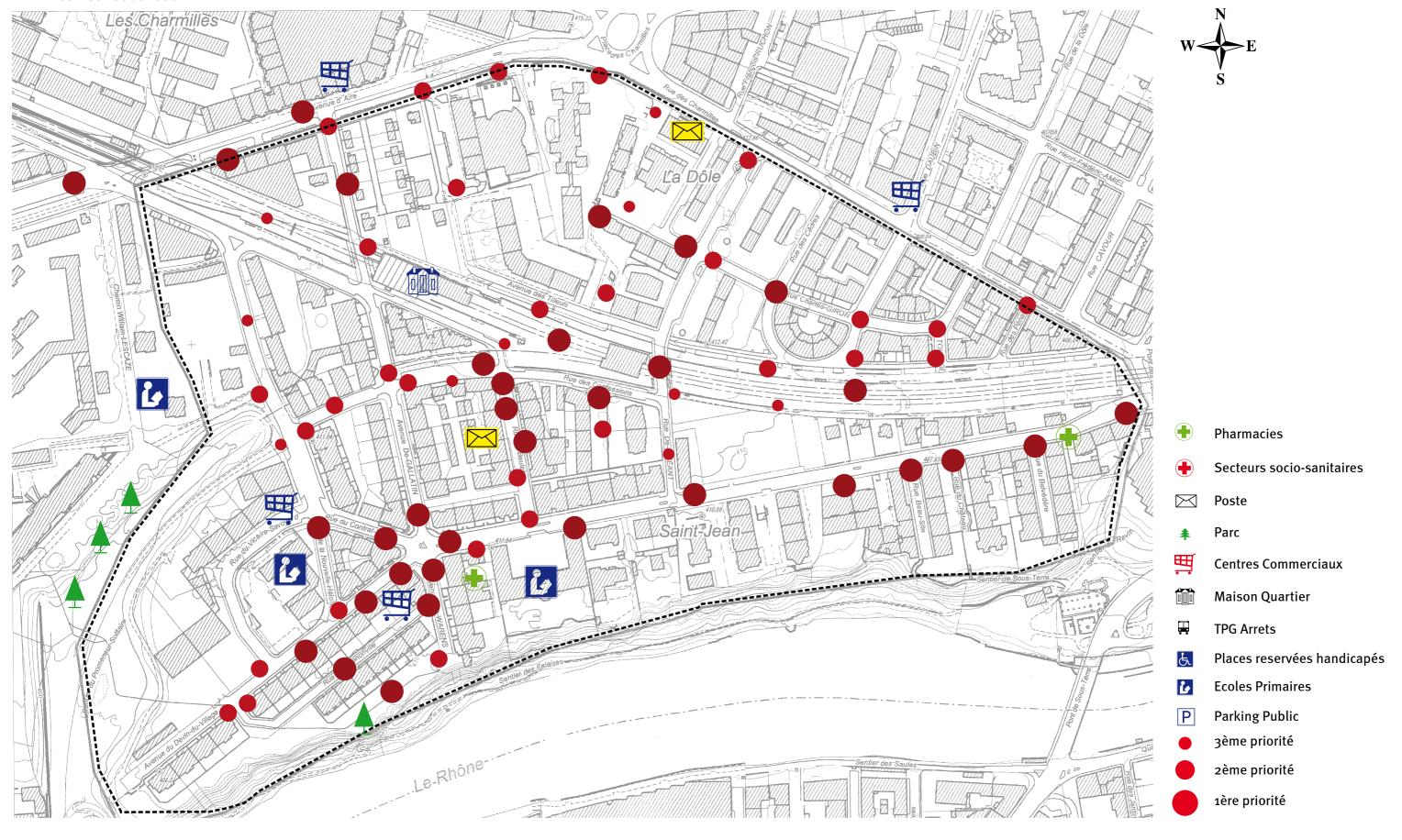
Ecoles Primaires



Parking Public

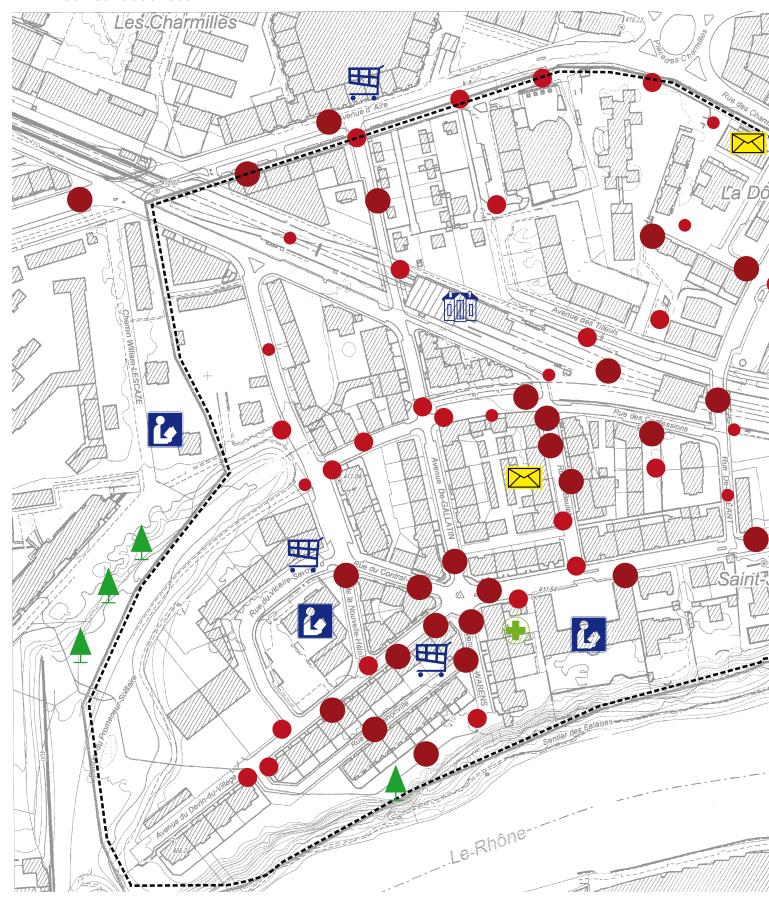
Quartier Saint-Jean

Juillet - août 2006

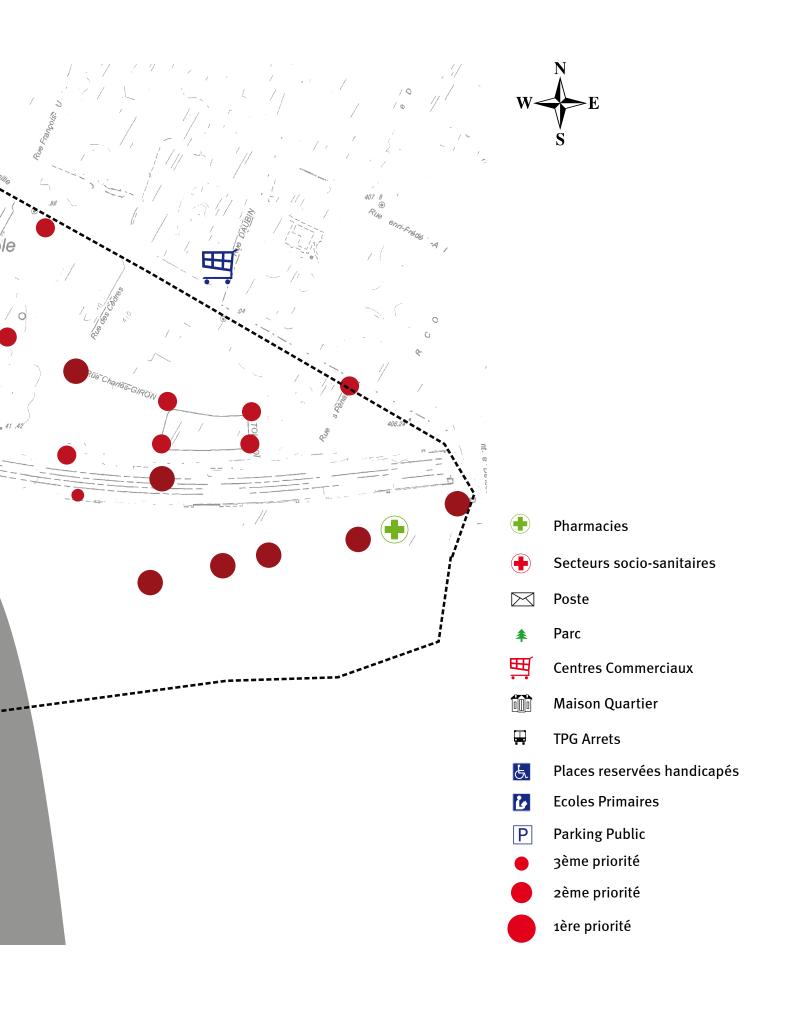


Synthèse des cheminements des personnes âgées à mobilité réduite

Quartier Saint-Jean Juillet - août 2006



Synthèse des cheminements des personnes âgées à mobilité réduite

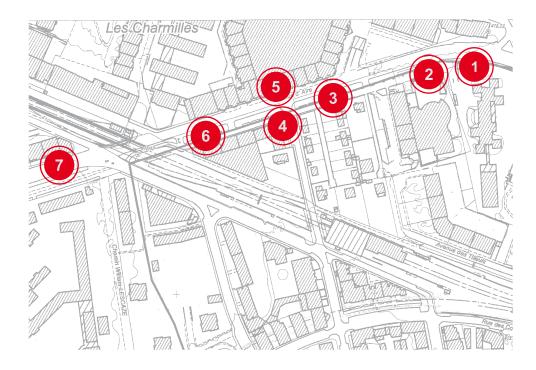


3. Fiches par rues

1. Avenue d'Aïre

Parcours des aînés âgés à mobilité réduite





- Sol accidenté en direction de la poste des charmilles.
- 2. Passage piétons désaxé par rapport à la traversée des piétons, abaissement de trottoir manquant d'un côté et présence de nombreux obstacles.
- 3. Promenade le long de l'avenue d'Aire interrompue par des obstacles notamment ce container qui se trouve en plein milieu du chemin. Et absence des abaissements de trottoir sur cet axe très emprunter par les aînés en provenance de la résidence les « jardins du Rhône ».
- 4. Absence d'abaissements de trottoir au niveau Av. d'Aïre et Av. De-Gallatin et de bancs le long de la promenade.
- 5. Le passage piéton à l'entrée du centre commercial « Planète Charmilles », qui se trouve sur l'avenue d'Aïre et qui est le principal accès des habitants du quartier de Saint-Jean, est identifié par les aînés comme étant trop dangereux car les voitures arrivent trop vite et ne s'arrêtent pas systématiquement.
- **6.** Sol en pavé inégal et accidenté qui déséquilibre les piétons fragilisés.
- Longueur du passage piétons importante et temps de traversée trop court.

1. Sol accidenté en direction de la poste des Charmilles.



Propositions

Réparer le bitume abîmé pour éviter les chutes des piétons.

2. Passage piétons désaxé par rapport à la traversée des piétons, abaissement de mantrottoir quant d'un côté et présence de nombreux obstacles.



Déplacer le passage piétons dans le sens de la traversée des piétons et abaisser les trottoirs. Les piétons se déplacement généralement en ligne droite.

3. Promenade long de l'avenue d'Aire interrompue par des obstacles notamment ce container qui se trouve en plein milieu du chemin. Et absence des abaissements de trottoir sur cet axe très emprunter par les aînés en provenance de la résidence les « jardins du Rhône ».



S'assurer le long de cette promenade de la continuité des cheminements, de la qualité des aménagements et de l'absence des obstacles qui gênent considérablement les piétons âgés.

4. Absence d'abaissements de trottoir au niveau Av. d'Aïre et Av. De-Gallatin et de bancs le long de la promenade.



Réaliser l'abaissement de trottoir et prévoir des bancs adaptés aux aînés fragilisés le long de l'Avenue d'Aïre en direction de la poste.

5. Le passage piéton à l'entrée du centre commercial « Planète Charmilles » qui se trouve sur l'avenue d'Aïre, est identifié par les aînés comme étant trop dangereux car les voiarrivent tures trop vite et ne s'arrêtent pas systématiquement.



Installer un feu de signalisation au niveau du passage piéton sur l'avenue d'Aïre, à l'entrée du centre commercial, pour rassurer les piétons aînés et les enfants et il servirait, en même temps, à ralentir les voitures qui s'élancent en vitesse à la sortie des feux du rond-point des Charmilles.

6. Sol en pavé inégal et accidenté qui déséquilibre les piétons fragilisés.



Réparer les pavés manquants et combler les larges espaces entre les joints pour faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite. 7. Longueur du pas-sage piétons im-portante et temps de traversée trop court.



Prévoir un refuge au milieu de la route pour permettre une traversée en deux temps.

2. Avenue De-Warens / rue d'Ermenonville

Parcours des aînés âgés à mobilité réduite





- Trottoir large et intéressant coté kiosque à journaux encombré de motos et de panneaux. Il devrait être valorisé.
- **2.** Trottoir côté Coop encombré par des motos, vélos,
- 3. Absence de passage piétons et d'abaissement de trottoir. Les voitures garées au lieu indiqué, gênent le cheminement des piétons en direction du petit parc (De-Warens).
- **4.** Entrée du parc Warens encombrée par du stationnement sauvage.
- 5. Trottoir encombré de vélos sur la rue Ermenonville.
- 6. Pas assez de bancs au parc Warens et type de bancs inadaptés aux personnes âgées à mobilité réduite.

1. Trottoir large et intéressant coté kiosque à journaux encombré de motos et de panneaux.

Îl devrait être valorisé



Aménager des bancs pour les piétons et un espace de quartier convivial en face de la Coop. Et prévoir plus de places deux roues dans le quartier.

(Cf. Dossier espace de rencontre)

2. Trottoir côté Coop encombré par des motos, vélos,



Proposer plus de places deux roues sur la chaussée et verbaliser les motos qui gênent le passage des piétons sur les trottoirs.

3. Absence de passage et d'abaissement de trottoir. Les voitures garées au lieu indiqué, gênent le cheminement des piétons en direction du petit parc (De-Warens).



Réaliser les abaissements de trottoirs et envisager une avancée de trottoir car le stationnement des voitures dérangent constamment le cheminement des piétons en direction du parc.

4. Entrée du parc Warens encombrée par du stationnement sauvage.



Indiquer et améliorer l'accès au parc de manière à ce que les véhicules ne gênent pas l'entrée

5. Trottoir encombré de vélos sur la rue Ermenonville.



Réflexion globale dans le quartier pour prévoir des stationnements pour vélos sur la chaussée.

6. Pas assez de bancs au parc Warens et type de bancs inadaptés aux personnes âgées à mobilité réduite.



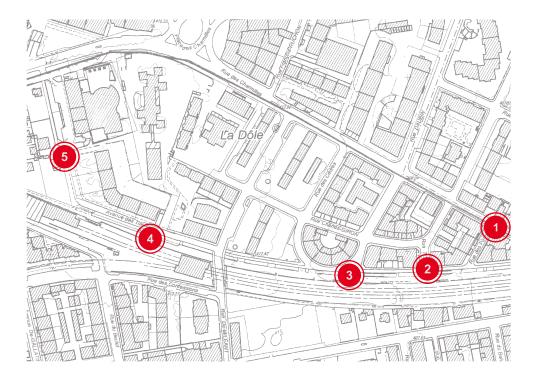
En plus de ces anciens bancs Installer de nouveaux modèles de bancs droits et dotés d'accoudoirs.

(cf. Dossier espaces de rencontre.)

3. Avenue des Tilleuls / rue des pénates

Parcours des aînés âgés à mobilité réduite





Description

- Rue des Pénates -Rue des Charmilles.
 Passage piétons décalé par rapport à l'abaissement de trottoir et à la trajectoire des piétons.
- Avenue des Tilleuls Rue Tolstoï.
 Absence d'abaissement de trottoir.
- **3.** Avenue des Tilleuls Rue Daubin; Absence d'abaissement de trottoir.
- **4.** Passage bloqué par le stationnement des voitures. Il est très utilisé comme raccourci pour atteindre l'Avenue d'Aïre.
- **5.** Sol très accidenté difficile à contourner surtout en période de pluie.

1. Rue des Pénates -Rue des Charmilles. Passage piétons décalé par rapport à l'abaissement de trottoir et à la trajectoire des piétons.



Elargir l'abaissement du trottoir sur toute la longueur du passage piétons pour permettre aux aînés fragilisés de traverser en toute sécurité.

 Avenue des Tilleuls – Rue Tolstoï.
 Absence d'abaissement de trottoir.



Réaliser les abaissements de trottoirs sur cet axe car il est très emprunté par les aînés qui craignent d'être bousculé par les jeunes qui se déplacent ou qui jouent sur la partie piétonne de l'Avenue des Tilleuls et de la couverture des voies CFF.

 Avenue des Tilleuls – Rue Daubin.
 Absence d'abaissement de trottoir.



Réaliser les abaissements et les avancées de trottoirs car la rue est assez large. **4.** Passage bloqué par le stationnement des voitures. Il est très utilisé comme raccourci pour atteindre l'Avenue d'Aïre.



Supprimer la place de stationnement qui gêne les piétons.

5. Sol très accidenté difficile à contourner surtout en période de pluie.

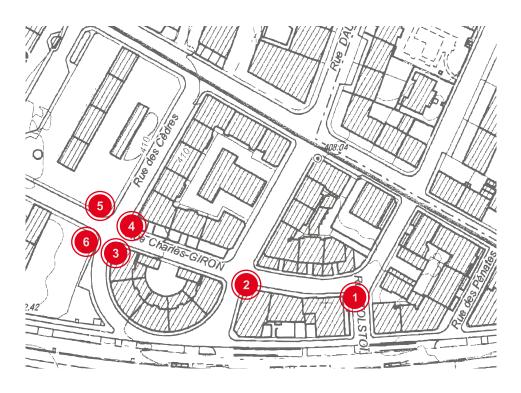


Réparer et niveler le sol accidenté.

4. Rue Charles Giron

Parcours des aînés âgés à mobilité réduite





- Rue C. Giron Rue Tolstoï.
 Absence d'abaissement de trottoirs.
- Rue C. Giron Rue Daubin.
 Absence d'abaissements de trottoirs.
- 3. 4, 5 et 6. Rue C. Giron

 Rue des Cèdres.
 Absence d'abaissements
 de trottoirs des 4 côtés
 et stationnement en
 zone bleue jusqu'à la limite du trottoir, ce qui
 pousse les piétons à se
 déplacer sur la route.

De manière générale, les abaissements de trottoirs et les pasages pietons sont inexistants dans ce secteur de Saint-Jean.

 Rue C. Giron – Rue Tolstoï. Absence d'abaissement de trottoirs.



Réaliser les abaissements et les avancées de trottoirs car la rue Charles Giron est relativement large et peut poser problème aux personnes à mobilité réduite.

2. Rue C. Giron – Rue Daubin. Absence d'abaissements de trottoirs.



Réaliser les abaissements et les avancés de trottoirs des 4 côtés de la rue.

3. 4, 5 et 6. Rue C. Giron – Rue des Cèdres. Absence d'abaissements de trottoirs des 4 côtés et stationnement en zone bleue jusqu'à la limite du trottoir, ce qui pousse les piétons à se déplacer sur la route.



Réaliser les abaissements et les avancés de trottoirs dans ce secteur et déplacer le marquage des zones bleues de sorte que les piétons ne soient pas à chaque fois déviés de leurs parcours par des voitures qui leurs font obstacle. 4.



idem

5.



idem

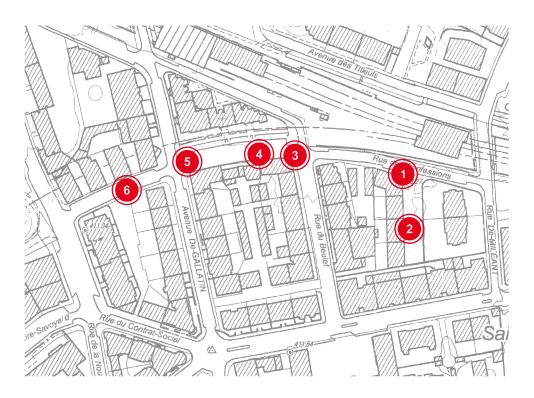
6.



idem

5. Rue des Confessions

Parcours des aînés âgés à mobilité réduite





Description

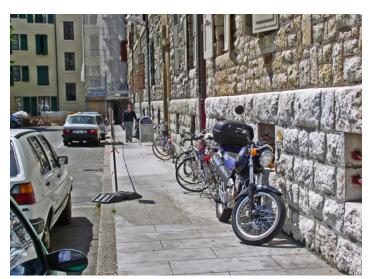
- 1. Potelet au milieu du trottoir et sur la trajectoire du piéton.
- **2.** Trottoir encombré par des vélos et scooters.
- **3.** Traversée piétonne aboutissant sur une zone bleue et un trottoir encombré.
- **4.** Passage privé pour un usage public!
- **5.** Passage piétons accidenté et partie abaissée pas assez large.
- **6.** Trottoir très étroit et accidenté. Trottoir emprunté régulièrement par les écoliers pour rejoindre les cantines du quartier.

1. Potelet au milieu du trottoir et sur la trajectoire du piéton.



Déplacer le potelet du milieu du trottoir pour éviter de gêner les piétons et rajouter une bande fluorescente sur ces potelets pour être visible par les personnes malvoyantes.

2. Trottoir encombré par des vélos et scooters.



Prévoir des emplacements pour vélos destinés aux résidents.

3. Traversée piétonne aboutissant sur une zone bleue et un trottoir encombré.



Réaliser une avancée de trottoir à l'angle de la rue du Beulet et de la rue des Confessions pour :

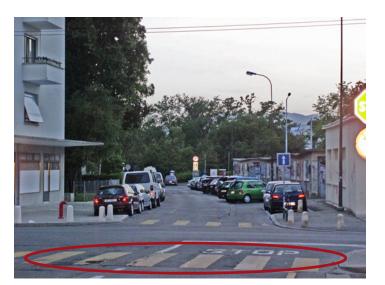
- Faciliter la traversée piétonne.
- Améliorer la visibilité et la sécurité des piétons.
- S'assurer que le 30 km/h sera respecté.

4. Passage privé pour un usage public!



Supprimer ces chaînes qui font obstacle aux piétons et qui de plus, sont inesthétiques.

5. Passage piétons accidenté et partie abaissée pas assez large.



Réaliser une avancée de trottoir pour réduire la largeur de la route, adapter la largeur de la partie abaissée du trottoir à celle du passage piétons et réparer le bitume abîmé pour éviter les risques de chutes des piétons.

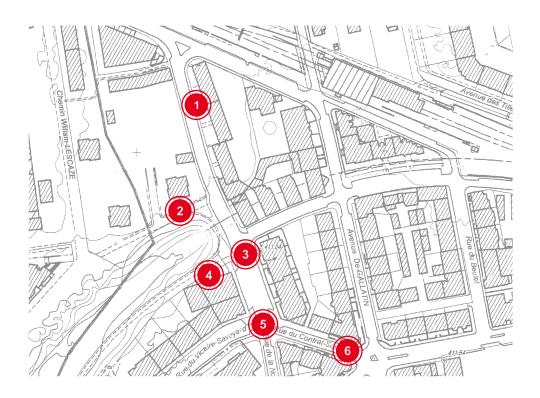
6. Trottoir très étroit et accidenté. Trottoir emprunté régulièrement par les écoliers pour rejoindre les cantines du quartier.



Elargir et réparer le trottoir en réorganisant le tracé réservé aux places de stationnement des voitures.

6. Rue du Contrat social

Parcours des aînés à mobilité réduite





- **1.** Partie abaissée du trottoir très étroite (environ 60 cm).
- Trottoir très étroit en direction des écoles et des services sociaux de la Ville (UAC) .
- 3. Absence de passages piétons. L'abaissement de trottoir se trouve à l'angle du trottoir, le lieu où la rue du contrat social s'élargit et où la vitesse des voitures augmente.
- Entrée du sentier du Promeneur-Solitaire encombrée par des containers et du stationnement de voitures.
- **5.** Absence de bancs en direction descommerces du quartier.
- **6.** Trottoir encombré par la terrasse du café et surtout par le poteau de signalisation situé au milieu du passage.

De manière générale, la vitesse de circulation sur ce tronçon est élevée. **1.** Partie abaissée du trottoir très étroite (environ 60 cm).



Agrandir l'abaissement du trottoir sur toute la largeur du passage piétons.

2. Trottoir très étroit en direction des écoles et des services sociaux de la Ville (UAC).



Le stationnement est interdit le long de cette rue qui dessert les écoles et qui aboutit sur une impasse. En profiter donc, pour l'aménager en zone de rencontre avec accès limité (riverains et écoles)

3. Absence de passages piétons. L'abaissement de trottoir se trouve à l'angle du trottoir, le lieu où la rue du contrat social s'élargit et où la vitesse des voitures augmente.



Réaliser une avancée de trottoir pour réduire la largeur de la route et prévoir un passage piétons pour sécuriser le cheminement continu des piétons **4.** Entrée du sentier du Promeneur-Solitaire encombrée par des containers et du stationnement de voitures.



Déplacer ou réorganiser les containers à l'entrée du parc.

5. Absence de bancs en direction descommerces du quartier.



L'espace vert (en face du Denner) est un lieu idéal pour installer des bancs et en faire un lieu de repos à la sortie du Denner ou en direction de la Coop

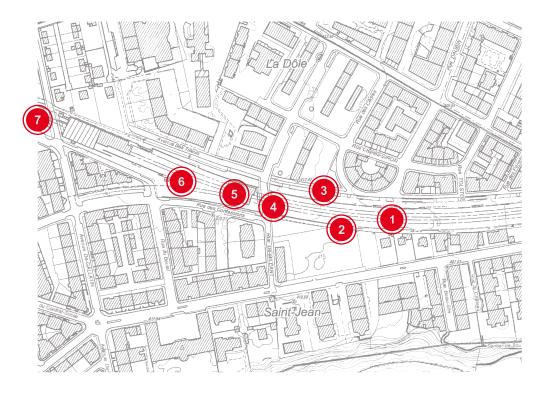
6. Trottoir encombré par la terrasse du café et surtout par le poteau de signalisation situé au milieu du passage.



Réorganiser de manière à assurer au minimum 1.50m de largeur de passage pour les piétons.

7. Couverture des voies CFF

Parcours des aînés âgés à mobilité réduite





- Bancs trop bas pour les personnes à mobilité réduite, sans accoudoirs et situés au soleil.
- 2. Passage en contrebas tagué, sal et jonché de crottes de chiens.
- **3.** Parcours déserté par les aînés de peur de se faire bousculer par les jeunes utilisateurs de vélos, rollers, skate, ... et les cyclistes vont trop vite.
- 4. Les deux grandes marches des 2 côtés de la route De-Miléant provoquent une forte rupture dans la continuité du parcours le long de la couverture des voies.
- **5.** Le bois utilisé pour la couverture des voies est glissant et dangereux en temps de pluie.
- **6.** Les marches biseautées gênent les piétons et sont à l'origine de plusieurs chutes.
- **7.** Tronçon des voies couvertes déserté par les piétons.

De manière générale, les aînés ne s'aventurent pas trop sur cette couverture des voies. En été c'est trop chaud et les bancs sont inadaptés et en hiver le plancher en bois est glissant et aussi parce que la couverture ..des voies est surélevée et que pour finir les aînés préfèrent rester le long des trottoirs de l'avenue du Tilleul et de la rue des Confessions. Bancs trop bas pour les personnes à mobilité réduite, sans accoudoirs et situés au soleil.



Prévoir des bancs adaptés dans des lieux ombragés. Planter, si possible, de grands arbres ou prévoir des structures couvertes.

2. Passage en contrebas tagué, sale et jonché de crottes de chiens.



Sensibiliser les jeunes pour les graffitis et les propriétaires de chiens sur ce problème de saleté et leur mettre à disposition des «caninettes».

3. Parcours déserté par les aînés de peur de se faire bousculer par les jeunes utilisateurs de vélos, rollers, skate, ... et les cyclistes vont trop vite.



S'assurer que le trottoir coté rue des Tilleuls soit continu, bien aménager, sans obstacles, et soit une alternative crédible pour les aînés. **4.** Les deux grandes marches des 2 côtés de la route De-Miléant provoquent une forte rupture dans la continuité parcours le long de la couverture des voies.



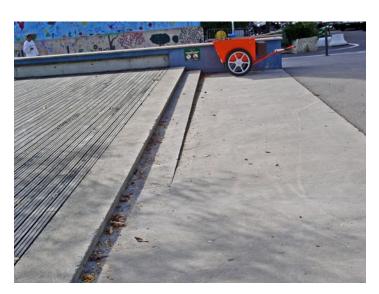
Surélever le niveau de la route jusqu'au niveau du trottoir pour assurer la continuité de la promenade sur les voies CFF, comme un trottoir traversant. Ce tronçon surélevé de la rue De-Miléant se fera sur plusieurs mètres (env. 30m) avec des pentes adaptées au passage du bus.

5. Le bois utilisé pour la couverture des voies est glissant et dangereux en temps de pluie.



Signaler aux piétons le risque de chutes en cas de pluie.

6. Les marches biseautées gênent les piétons et sont à l'origine de plusieurs chutes.



Signaler cette dénivellation par de la couleur au sol.

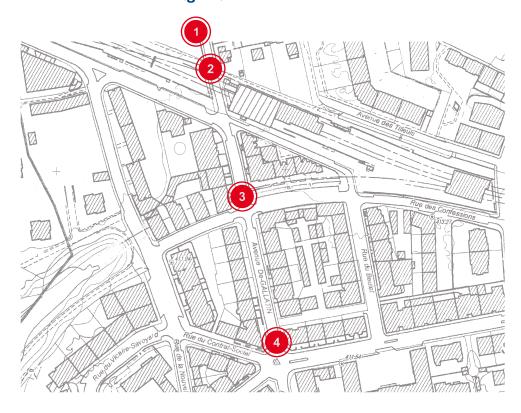
7. Tronçon des voies couvertes déserté par les piétons.



Un travail de réflexion devrait être mené avec les habitants, notamment les jeunes, pour identifier l'affectation la plus utile de cet espace.

8. Rue De-Gallatin

Parcours des aînés âgés à mobilité réduite



- 1. Trottoir étroit en direction du centre commercial Planète Charmilles.
- 2. Conflit d'usage entre piétons et cyclistes. Marquage au sol destiné aux cyclistes alors que les panneaux de signalisation indiquent une zone piétonne!
- **3.** Décalage entre le marquage au sol du passage piétons et l'abaissement detrottoir.
- **4.** Passage piétons dangereux! Vitesse de circulation des voitures élevée à la sortie du giratoire.



1. Trottoir étroit en direction du centre commercial Planète Charmilles.



Axe piéton important en direction des commerces. Le trottoir pourrait être élargi dans le cadre des aménagements en zone 30.

2. Conflit d'usage entre piétons et cyclistes. Marquage au sol destiné aux cyclistes alors que les panneaux de signalisation indiquent une zone piétonne!



Cet espace pourrait être destiné aux piétons et aux cyclistes en réservant au sol une bande pour piétons et une bande à double sens pour les cyclistes.

3. Décalage entre le marquage au sol du passage piétons et de l'abaissement de trottoir.



Abaisser le trottoir sur la largeur du passage piéton.

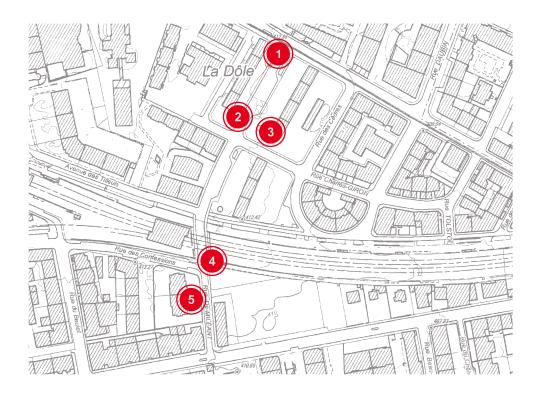
4. Passage piétons dangereux! Vitesse de circulation des voitures élevée à la sortie du giratoire.



Eloigner le passage piétons de la sortie du giratoire et réaliser une avancée de trottoir pour diminuer de la largeur de l'avenue De-Gallatin qui est à sens unique.

9. Rue De-Miléant

Parcours des aînés âgés à mobilité réduite





- 1. Décalage entre le passage piétons et la partie abaissée du trottoir qui est située sur la route et qui représente un danger pour les piétons!
- 2. Pas de passages piétons, ni d'abaissement de trottoirs sur les 4 côtés de la route. Besoin d'un banc à ce lieu précis à la demande des aînés qui se dirigent en direction de la poste et du centre commercial « Planète Charmilles »
- **3.** Besoin d'un banc à cet emplacement à la demande des aînés.
- **4.** Sortie dangereuse du chemin piéton : trottoir étroit, en pente et aboutissant sur la route.
- **5.** Pas d'abaissement de trottoir en face de celuici .

Cette rue est caractérisée par le passage du bus 11.

1. Décalage entre le passage piétons et la partie abaissée du trottoir qui est située sur la route et qui représente un danger pour les piétons!



Abaisser le trottoir sur toute la largeur du passage piétons.

2. Pas de passages piétons, ni d'abaissement de trottoirs sur les 4 côtés de la route. Besoin d'un banc à ce lieu précis à la demande des aînés qui se dirigent en direction de la poste et du centre commercial « Planète Charmilles ».



Installer le banc demandé par les aînés sur cet espace vert serait tout à fait possible et pourrait profiter aux habitants des immeubles environnants et réaliser les abaissements de trottoirs, en direction de la rue de Charmilles.

3. Besoin d'un banc à cet emplacement à la demande des aînés.



Situation identique à la précédente et la présence d'un espace vert permettrait de prévoir la même solution.

4. Sortie dangereuse du chemin piéton: trottoir étroit, en pente et aboutissant sur la route.



Mettre à la place des potelets existants une barrière qui ferait obstacle à la route notamment pour les enfants en vélos.

5. Pas d'abaissement de trottoir en face de celui-ci .



Prévoir un abaissement de l'autre côté du trottoir.

10. Avenue du Devin du Village

Parcours des aînés âgés à mobilité réduite





- 1. Trottoir abaissé à l'angle décalé et souvent gêné par du stationnement sauvage.
- 2. Trottoir abaissé à l'angle faisant face à un stationnement en zone bleue!
- **3.** Trottoir face au passage piétons étroit et encombré.
- **4.** Trottoir étroit et encombré de vélos et de scooters.
- **5.** Passage piétons encombré et décalé
- **6.** Stationnement sur la ligne jaune.
- 7. La distance de passage à proximité de la terrasse du restaurant « Paradisio » est insuffisante (< 1.50 m) et est gênée par les pots de fleur Vue gênée par le stationnement des voitures à la limite du passage piétons à l'entrée de la rue du Devin du village

De manière générale, les vélos et scooters encombrent les trottoirs, il est donc nécessaire de prévoir des places deux roues sur cette rue 1. Trottoir abaissé à l'angle décalé et souvent gêné par du stationnement sauvage.



Réaliser l'abaissement dans l'axe du trottoir pour rester sur un parcours continu

2. Trottoir abaissé à l'angle faisant face à un stationnement en zone bleue!



Supprimer ce stationnement et réserver l'abaissement de trottoir pour s'assurer de la continuité des cheminements pour les personnes à mobilité réduite.

3. Trottoir face au passage piétons étroit et encombré.



Déplacer les caissettes à journaux et prévoir des places deux roues.

4. Trottoir étroit et encombré de vélos et de scooters.



Stationnement deux roues

5. Passage piétons encombré et décalé.



Elargir l'abaissement du trottoir au niveau des 2 passages piétons et prévoir du stationnement deux roues sur cette rue.

6. Stationnement sur la ligne jaune.



Récupérer la distance de la ligne jaune pour en faire des places deux roues.

Et réaliser une avancée de trottoir au niveau du passage piétons.

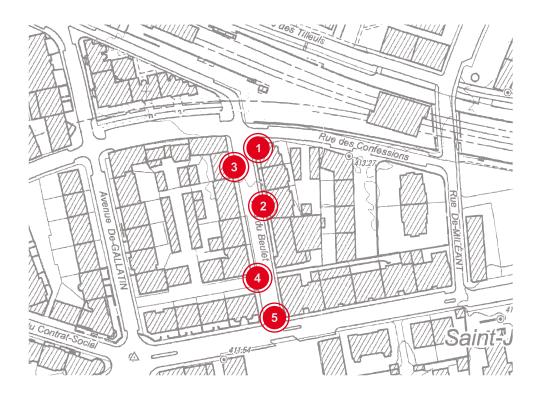
Systématiser ce principe pour récupérer des espaces de stationnement pour les deux roues légers 7. La distance de passage à proximité de la terrasse du restaurant « Paradisio » est insuffisante (< 1.50 m.) et est gênée par les pots de fleur Vue gênée par le stationnement des voitures à la limite du passage piétons à l'entrée de la rue du Devin du villa-



Récupérer les places de stationnement voitures qui bouchent la vue des piétons au profit de places pour les deux-roues plus bas..

11. Rue du Beulet

Parcours des aînés âgés à mobilité réduite



- **1.** Traversée de la rue du Beulet encombrée des 2 côtés.
- **2.** Trottoir encombré par des vélos.
- **3.** Largeur de passage sur le trottoir étroite avec la mise en place des terrasses des commerces .
- **4.** Absence d'un abaissement de trottoir et bitume abimé
- **5.** Longue traversée piétonne souvent gênée par le stationnement des voitures.



1. Traversée de la rue du Beulet encombrée des 2 côtés.



Réaliser une avancée de trottoir pour diminuer de la largeur de la rue et sécurisé sa traversée.

2. Trottoir encombré par des vélos.



Prévoir plus de stationnement vélo sur cette rue et de manière générale sur d'autres rues du quartier.

3. Largeur de passage sur le trottoir étroite avec la mise en place des terrasses des commerces.



Effectuer des contrôles par les services du Domaine public de la Ville pour faire respecter les limites des terrasses des commerces y compris la position des chaises.

Et quand l'espace le permet, comme dans ce cas, élargir le trottoir.

(cf. Dossier terrasses)

4. Absence d'un abaissement de trottoir et bitume abimé.



Réaliser un abaissement de trottoir pour les piétons à mobilité réduite qui se dirigent vers la poste.

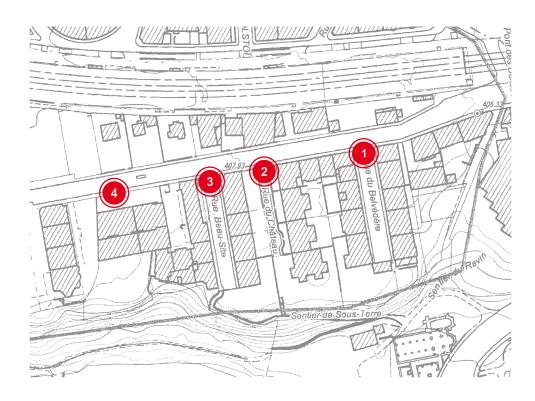
5. Longue traversée piétonne souvent gênée par le sta-tionnement des voitures.



Prévoir une avancée de trottoir des deux côtés de la rue du Beulet pour fale cheminement ciliter continu des piétons.

12. Rue de Saint-Jean - est

Parcours des aînés âgés à mobilité réduite



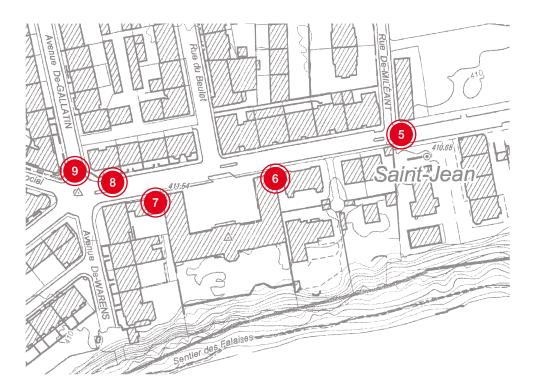


- 1. Trottoirs non abaissés et absence de passages piétons sur les traversées de rues.
- **2.** Trottoirs non abaissés et absence de passages piétons sur les traversées de rues .
- **3.** Trottoirs non abaissés et absence de passages piétons sur les traversées de rues.
- **4.** Trottoir en pente et glissant en période de pluie et de gel (32-34 rue de Saint-Jean).

De manière générale, les piétons qui se dirigent vers le Quai du Seujet ou à la pharmacie des Tilleuls apprécieraient que le parcours soit continu sans obstacle et que des bancs soient installés le long de cette rue pour pouvoir faire des haltes repos en chemin.

13. Rue de Saint-Jean - ouest

Parcours des aînés âgés à mobilité réduite





- Trottoir étroit au niveau de l'arrêt Miléant surtout en présence des élèves de l'école Nicolas Bouvier.
- **6.** Trottoirs étroit, accidenté et présence d'arbres qui gênent les déplacements (école Saint-Jean) le long de la rue Saintjean.
- **7.** Arrêt de bus encombré par les motos du magasin qui gênent les usagers des transports publics.
- **8.** Le bus à l'arrêt est souvent dépassé à toute vitesse par des voitures qui tournent à droite sur l'avenue De-Gallatin.
- 9. Passage piétons sur Av. De-Gallatin trop proche du rond-point Jean-Jacques. Les voitures qui arrivent à toute vitesse du rond-point présentent un danger pour les piétons.

1. 2. 3. Trottoirs non abaissés et absence de passages piétons sur les traversées de rues.



Prévoir des abaissements de trottoir sur ce cheminement afin d'assurer un cheminement continu aux aînés qui se dirigent vers l'espace aînés au Quai du Seujet. Alternativement prévoir des trottoirs traversants

2.



idem

3.



idem

4. Trottoir en pente et glissant en période de pluie et de gel (32-34 rue de Saint-Jean).



Profiter du chantier zone 30 km/h pour atténuer la pente du trottoir et modifier le revêtement de sol pour éviter les chutes des piétons.

5. Trottoir étroit au niveau de l'arrêt Miléant surtout en présence des élèves de l'école Nicolas Bouvier.



Déplacer l'arrêt de bus de quelques mètres et l'installer avec un abris bus sur un espace libre et plus large situé à proximité des 2 nouveaux immeubles de la rue de Saint-Jean.

6. Trottoirs étroit, accidenté et présence d'arbres qui gênent les déplacements (école Saint-Jean) le long de la rue Saint-jean.



Réparer le trottoir accidenté et trouver une solution au problème des arbres qui ne laissent pas assez de passage libre aux piétons notamment ceux en chaise roulante.

7. Arrêt de bus encombré par les motos du magasin qui gênent les usagers des transports publics.



Réorganiser l'espace réservé à l'arrêt en supprimant l'espace actuel qui ne fonctionne pas. Installer un banc

8. Le bus à l'arrêt est souvent dépassé à toute vitesse par des voitures qui tournent à droite sur l'avenue De-Gallatin.



Créer une zone empêchant le dépassement des transports publics par la création d'une berme centrale. Cela sécurisera également les traversées piétonnes et découragera le transit. Lorsque c'est possible les trottoirs devraient être agrandis

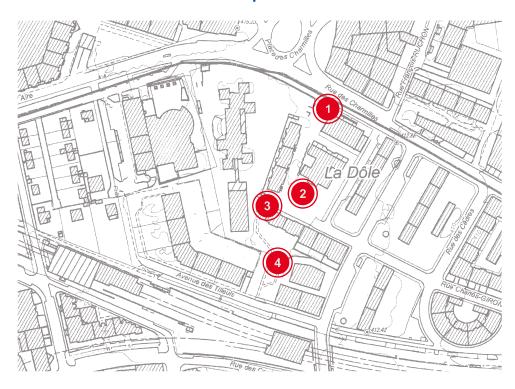
9. Passage piétons sur Av. De-Gallatin trop proche du rond-point Jean-Jacques. Les voitures qui arrivent à toute vitesse du rond-point présentent un danger pour les piétons.



Eloigner le passage du rond-point et le déplacer vers l'intérieur de l'Av. De-Gallatin.

14. Raccourci vers la poste des charmilles

Parcours des aînés âgés à mobilité réduite à travers l'avenue des Tilleuls et la rue Charles Giron pour atteindre la rue des Charmilles.



- **1.** Sol abîmé qui gêne la marche et déséquilibre les personnes à mobilité réduite.
- 2. Présence d'une chaîne qui représente un obstacle réel le long de ce parcours.
- **3.** Cheminement continu bloqué par le stationnement des voitures sur la zone bleue et absence d'un abaissement de trottoir.
- 4. Sol abîmé.



 Sol abîmé qui gêne la marche et déséquilibre les personnes à mobilité réduite.



Réparer le bitume cassé et installer des bancs supplémentaires adaptes aux personnes a mobilité réduite.

2. Présence d'une chaîne qui représente un obstacle réel le long de ce parcours.



Installer des potelets qui puissent être déplacés manuellement à la place de cette chaîne.

3. Cheminement continu bloqué par le stationnement des voitures sur la zone bleue et absence d'un abaissement de trottoir.



Supprimer au moins une place de stationnement et abaisser le trottoir pour obtenir un parcours plus confortable. 4. Sol abîmé.



Réparer le bitume cassé

Quatrième partie

Dossiers Thématiques

1. Arrêts de Bus



1. Important arrêt de bus de quartier situé sur un trottoir étroit et encombré, sans abris de bus et doté d'un banc qui en plus d'être inadapté aux aînés fragilisés, est inutilisé en raison de son inclinaison



2. Arrêt sur trottoir étroit et sans abris bus. Ajouter un mini-abribus



3. Abris bus très peu utilisé en raison du manque de visibilité de l'extérieur et de l'arrivée du bus. Il pourrait être utile de nettoyer les graffitis qui donnent une atmosphère glauque à l'arrêt de bus.



4. Arrêt de bus encombré de motos du magasin, absence d'abris bus et de bancs remplacés dans ce cas par le rebord du magasin.

Demander au magasin de scooters de respecter les trottoirs.

Arrêts de bus

Propositions et recommandations du Bureau-Conseil de l'ATE

Le développement de l'usage des transports publics par une large population et notamment pour les personnes à mobilité et à perception réduite nécessite l'amélioration des accès et du confort des arrêts et du matériel roulant (bus, tramway, ..). Et pour assurer la continuité des cheminements entre les transports en commun et l'accès aux différents services et espaces publics, il est indispensable d'adapter les quais des arrêts de bus les plus fréquentés du quartier et dans ce cas ce sont principalement les arrêts Jean-Jacques et Délices.

L'adaptation des quais des arrêts de bus aux usagers les plus fragilisés nécessite donc :

- L'implantation des arrêts de bus sur des trottoirs d'au moins 2.50 m. de largeur pour pouvoir libérer une distance de passage d'au moins 1.50 m.
- L'installation systématique à chaque arrêt de bus d'un abri, d'un distributeur de billets sous l'abri-bus et d'un banc adapté aux personnes à mobilité réduite
- L'implantation d'un abribus et d'une aire réservée aux usagers des transports publics tout en libérant un cheminement continu pour les piétons de passage.
- Le renforcement de la lisibilité des panneaux d'information
- La pose de bandes podotactiles de vigilance sur le trottoir pour le repérage et la sécurité des personnes mal voyantes.
- L'accès de plain-pied aux véhicules pour les personnes à mobilité réduite et pour les mamans avec poussettes
- La signalisation sonore et lumineuse pour les mal voyants et les malentendants
- Des emplacements de repérage des positions des ouvertures des portes.
- ...

Dossiers Thématiques

2. Bancs

Bancs inadaptés aux personnes âgées à mobilité réduite qui éprouvent des difficultés à se relever!



de la Ville de Ge-**Bancs** nève.

1. Trop bas, trop profond, sans accoudoirs et souvent situés en plein soleil. À remplacer par des bancs ad'hoc



Différents types bancs situés sur la couverture des voies CFF.

2. Trop bas et situé en plein soleil.



3. Trop bas, trop profonds et cambrés, sans accoudoirs et situé en plein soleil

Ces bancs «artistiques» ne doivent pas être nécessairement remplacés. Toutefois, des bancs appropriés doivent être prévus.



4. Trop bas, sans dossier, sans accoudoirs et situés en plein soleil.

Bancs réclamés par les aînés sur les parcours préférentiels



5. Un banc de fortune pour remplacer l'indispensable banc à disposer entre les magasins Denner et Coop sur la rue du Contrat social, un itinéraire très fréquenté par les aînés.



6. Prévoir un banc sur la rue De-Miléant (à l'intersection avec la rue Charles Giron) pour faire une pause et permettre aux aînés d'atteindre la rue et la poste des Charmilles.



7. Prévoir des bancs le long de la rue de Saint Jean pour permettre aux aînés d'atteindre le bas du quartier et l'espace quartier du Quai du Seujet.



8. Prévoir des bancs le long de l'avenue De-Gallatin pour atteindre l'avenue d'Aïre et le centre commercial «Planète Charmilles»

Bancs

Propositions et recommandations du Bureau-Conseil de l'ATE

Prévoir un nombre suffisant de bancs "bruns" (photo 02) compatibles avec les aînés et remplacer progressivement les bancs verts.

Garder des bancs verts pour les autres usages : personnes valides, jeunes etc. Les bancs droits ne sont pas forcément confortables pour une personne valide qui veut lire ou rester un certain temps

Tester le modèle aiglon développé spécialement pour les personnes âgées à mobilité réduite (photo 01)

photo 01

PROTOTYPE: Le premier banc adapté aux personnes âgées a été mis en place dans le quartier de la Planchette à Aigle. Plus haut, plat et moins profond que les bancs classiques, il dispose d'accoudoirs prévus pour tenir les cannes. Au printemps 2007, ils seront une trentaine, disposés selon des tracés adaptés aux besoins des aînés. / CHAN-TAL DERVEY



photo 02

Nouveaux modèles de bancs de la Ville de Genève installés pour la première fois dans le quartier dans ce petit parc de la rue de Saint-Jean

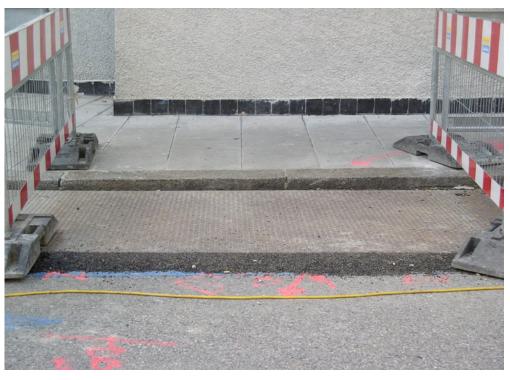


Dossiers Thématiques

3. Chantiers



1. Trottoir condamné pendant les travaux, les piétons se retrouvent subitement sur la route sans aucune signalisation, ni un tronçon de route protégé!



2. Détail de l'abaissement de trottoir provisoire aménagé pendant les travaux, qui est totalement inadapté aux personnes à mobilité réduite.



3. Le provisoire qui dure! Des aménagements provisoires indadaptés poussent les piétons fragilisés à se déplacer sur la route sans barrière de sécurité.



4. L'emplacement des panneaux de chantier gêne les déplacements des personnes à mobilité réduite en réduisant encore plus la largeur de passage sur le trottoir



5. Les périodes de chantier s'accompagnent de désordre, de saleté et de stationnement sauvage importants.



6. Dans la gestion des chantiers à Genève, on ne tient vraiment pas compte des personnes âgées fragilisées et des personnes handicapées!

Chantiers

Propositions et recommandations du Bureau-Conseil de l'ATE

En période de travaux sur l'espace public notamment sur les trottoirs, des solutions d'aménagements provisoires existent pour assurer la sécurité et le confort des piétons et qui s'accompagnent généralement :

- 1. D'une bonne signalisation du chantier pour informer les piétons de la présence des travaux et des détours à effectuer pour éviter les obstacles.
- 2. De panneaux de chantiers installés de manière à être visible tout en laissant un passage sécurisé.
- 3. D'une barrière de sécurité pour protéger le piéton des dangers de la route lorsque le trottoir est provisoirement condamné.
- 4. D'un certain nombre d'aménagements provisoires adaptés aux personnes à mobilité réduite tels que des trottoirs abaissés, des passages piétons provisoires, un sol non accidenté, une rampe d'accès, ...





Dossiers Thématiques

4. Espaces de rencontre



1. Cet espace en face de la COOP est actuellement occupé pour le stationnement des motos alors qu'il pourrait être un lieu central et convivial du quartier en déplaçant le stationnement des motos sur la chaussée. Aménager ce large trottoir avec des bancs, des bacs à fleur, ...



2. Cet espace vert en face de DENNER est très agréable et à l'ombre. C'est le lieu idéal à aménager de bancs pour les aînés qui ont besoin de faire une halte dans leur parcours en direction de la Coop au rond-point Jean-Jacques et des autres commerces du quartier



3. Possibilité de récupérer cet espace à l'entrée du DENNER et de réaliser des aménagements agréables et confortables pour les clients du magasins et les passants (bancs, sol adapté, ...)



4. Ce banc à la rue Charles Giron est utilisé à la belle saison pour les loisirs et non pas comme un banc relais pour faire une halte. Des aménagements au milieu du gazon ne conviennent pas aux personnes âgées ayant des problèmes d'équilibre



5. Les aménagements sur la couverture des voies CFF posent un problème d'exposition au soleil. Des solutions sont à rechercher telles que des structures à installer l'été pour créer de l'ombre à proximité des lieux désertés par les habitants du quartier

Espaces de rencontre

Propositions et recommandations du Bureau-Conseil de l'ATE

La présence de ces trois espaces (photos 1, 2, et 3) à proximité des commerces du quartier (Coop, Denner, pharmacie Plus et le kiosque à journaux, ...), de l'arrêt de bus et du rond-point Jean-Jacques, offrent l'opportunité aux différents services de la Ville et notamment ceux qui sont présents sur le terrain (UAC, AVDP, SEVE, Voirie, ...) de monter en partenariat avec les associations et les habitants du quartier et les acteurs privés (les commerçants, Coop, Denner), un projet de « micro-espaces de proximité » selon le concept du plan piétons "micro espaces verts" et celui développé par Équiterre de "jardins de poche". Ces lieux collectifs et conviviaux au coeur du quartier et à proximité des commerces et du principal arrêt de bus seront aménagés avec des matériaux et du mobilier urbain adapté aux personnes ayant des difficultés pour se déplacer.

Ces « micro-espaces de proximité » permettraient de récupérer des espaces résiduels situés à des lieux stratégiques mais sous utilisés pour y développer des micro projets tout en s'assurant :

- De l'adhésion de tous les acteurs pour monter, développer et gérer ces micro-espaces : les habitants, les partenaires sociaux, les acteurs privés, les professionnels, les politiques, ...
- De l'intérêt de tous à développer ce type d'espaces pour les habitants et plus particulièrement pour une population fragilisée très présente dans la vie de quartier
- De l'importance de la localisation de ces espaces dans le quartier
- De la qualité des aménagements proposés à une population fragilisés :
 - Qualité des aménagements au sol : abaissements et revêtement de sol plans, durs, stables, antidérapants et ne présentant pas d'obstacles à la roue, à la canne ou au pied instable.
 - Nature des bancs : installer quelques bancs ergonomiques (pas trop bas, dossier droit, assisse plate, accoudoirs, ...)
 - Végétation ou structure adaptée au lieu : des arbres, si nécessaire, ou des structures couvertes pour créer des zones ombragées indispensables en période de canicule.
 - Implantation judicieuse du mobilier urbain (bancs, poubelles, lampadaires, ...) et de la végétation (arbres, bacs d'orangerie, parterre de fleurs, ...) pour libérer des espaces libres sans obstacles.

Dossiers Thématiques

5. Terrasses et étalages des magasins



1. Les terrasses, les bacs à fleurs, les panneaux de signalisation, ... laissent peu de place de passage aux piétons!



2. Dans de nombreux cas, les terrasses ne respectent pas les limites autorisées par le service du domaine public et posent ainsi problème aux piétons.

Les chaises ne devraient pas être disposées dos au passage



3. Et dans certains cas, des terrasses et des panneaux publicitaires s'installent sur les trottoirs, apparemment sans autorisations et ajoutent ainsi à la confusion vécue par les piétons



4. Certaines installations de terrasses représentent un vrai danger pour les piétons qui doivent se rabattre sur la route. Statut à clarifier d'urgence!



5. Les chaises disposées à l'extrême limite de la terrasse autorisée, poseront problème aux piétons une fois les clients assis

Terrasses et étalages des magasins

Propositions et recommandations du Bureau-Conseil de l'ATE

Le Bureau-Conseil recommande au service du domaine public:

- 1. De faire respecter les marquages des terrasses et commerces
- 2. De demander aux responsables des cafés-restaurants de mettre les chaises le long du trottoir et non perpendiculairement à celui-ci (photo 01). Il y a inévitablement débordement
- 3. De reprendre le système bernois de marquage des emplacements pour les terrasses et commerces. La bande jaune ou blanche très visible a une double fonction: délimiter clairement la zone autorisée et contribuer à un contrôle social des usagers (photo 02 et 03 ci-contre)





